





Process for controlling occupant safety devices corresponding to the requirements

Patent number: DE19724101
Publication date: 1998-12-10
Inventor: BACHMEIER PETER (DE)
Applicant: BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG (DE)
Classification:
 - international: B60R21/32; B60R22/46; B60R21/00; G01P15/02
 - european: B60R21/01C; B60R21/01H
Application number: DE19971024101 19970607
Priority number(s): DE19971024101 19970607

Also published as:

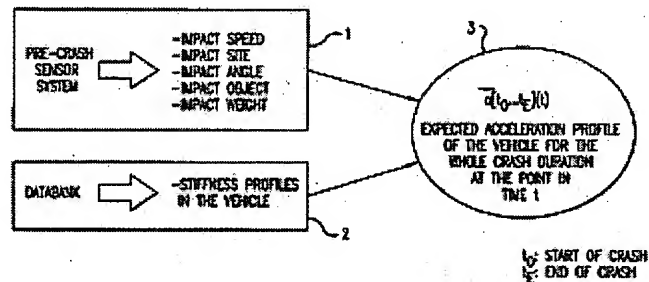
 EP0882624 (A1)
 US6169945 (B1)
 JP11011254 (A)
 EP0882624 (B1)

Report a data error here

Abstract not available for DE19724101

Abstract of corresponding document: **US6169945**

A process is provided for controlling occupant safety devices corresponding to specific requirements while taking into account the occupant's expected movement relative to the vehicle. The expected movement of the vehicle occupant is determined on the basis of the expected acceleration profile of the vehicle during the accident and on the basis of the actual parameters of the individual vehicle occupant. The expected acceleration profile of the vehicle is extrapolated on the basis of the acceleration profile which took place up to the respective point in time.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



⑮ **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 197 24 101 A 1**

⑳ Aktenzeichen: 197 24 101.8
㉔ Anmeldetag: 7. 6. 97
㉕ Offenlegungstag: 10. 12. 98

㉙ Int. Cl.⁸:
B 60 R 21/32
B 60 R 22/46
B 60 R 21/00
G 01 P 15/02

DE 197 24 101 A 1

㉚ Anmelder:
Bayerische Motoren Werke AG, 80809 München,
DE

㉛ Erfinder:
Bachmeier, Peter, 85777 Fahrenzhausen, DE

㉞ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
zu ziehende Druckschriften:

DE 43 32 880 C2
DE 22 49 759 C2
DE 195 29 794 A1
DE 195 13 555 A1
DE 42 12 421 A1
DE 41 12 579 A1
DE 40 23 109 A1
DE 689 11 428 T2
WO 94 14 638 A1

JP 08169289 A.,In: Patent Abstracts of Japan;

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

㉟ Verfahren zur bedarfsgerechten Steuerung von Insassen-Sicherheitseinrichtungen

㊱ Bei einem Verfahren zur bedarfsgerechten Steuerung von Insassen-Sicherheitseinrichtungen unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bewegung des Fahrgastes relativ zum Fahrzeug, wird die zu erwartende Bewegung des Fahrgastes aufgrund des zu erwartenden Beschleunigungsverhaltens des Fahrzeugs während des Unfalls und aufgrund der aktuellen fahrgastindividuellen Parameter bestimmt. Das zu erwartende Beschleunigungsverhalten des Fahrzeugs wird auf der Basis des bis zum jeweiligen Zeitpunkt erfolgten Beschleunigungsverhaltens extrapoliert.

DE 197 24 101 A 1



Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zur bedarfsgerechten Steuerung von Insassen-Sicherheitseinrichtungen unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bewegung des Fahrgastes relativ zum Fahrzeug.

Bei diesen Einrichtungen handelt es sich um Airbags für verschiedene Körperteile, aber auch um Gurtstraffer, Aufschlagpolster usw. Die bedarfsgerechte Steuerung ist die Verbesserung der bisher üblichen starren und nur auf einen durchschnittlichen Fahrzeugbenutzer ausgerichteten Steuerung.

In diesem Zusammenhang ist es aus der DE 195 20 721 bekannt, eine bedarfsgerechte Reaktion und eine situationsangepaßte Reaktion des den Sicherheitseinrichtungen zugeordneten Steuersystems vorzunehmen, indem alle möglichen Faktoren, wie Unfallschwere, Insassenposition, Insassengröße, Insassenmaße sowie Alter und Geschlecht des Fahrgastes berücksichtigt werden. Die Unfallschwere wird über eine geeignete Precrash-Sensorik bestimmt. Abhängig von den vorliegenden Werten für die verschiedenen Faktoren wird ein vorbereitetes Programm initiiert und die Sicherheitseinrichtung programmgemäß gesteuert. Nicht berücksichtigt wird dabei der tatsächliche Verlauf des Unfalls. Bedingt durch den starren Programmablauf kann damit eine tatsächlich bedarfsgerechte Steuerung der Insassen-Sicherheitseinrichtungen nicht erreicht werden.

Aus der EP 0 636 074 B ist es bekannt, im Crashfall die Auslösung der Sicherheitseinrichtungen rechtzeitig vorzunehmen. Dabei wird die zu erwartende Verlagerung des Fahrzeuginsassen oder seiner zu erwartenden Relativgeschwindigkeit in bezug auf die Fahrgastzelle des Fahrzeugs mit Hilfe des Ausgangssignals eines Beschleunigungssensors abgeschätzt. Dieses Verfahren beginnt erst nach dem Beginn eines Crashvorgangs zu arbeiten. Dabei kann es zu Zeitproblemen kommen, da das Beschleunigungssignal nur anhand des aktuellen Unfalls gewonnen wird und einzig und allein dieses Signal als Basis für die Vorhersage und den programmgesteuerten Ablauf für das Auslösen der Sicherheitseinrichtungen verwendet wird.

Schließlich ist es aus der US 5,398,185 bekannt, die Bewegungsbahn des Fahrzeuginsassen bzw. seiner Körperteile vor und während eines Unfalls zu bestimmen, beispielsweise mit Hilfe einer On-Board-Kamera die Sicherheitseinrichtungen entsprechend zu steuern. Es erfolgt hier ein punktueller Einsatz der verschiedenen Sicherheitseinrichtungen in der Weise, daß durch sie ein wirksamer Schutz des Fahrgastes erzielt wird. Der Ist-Bewegungsablauf wird lediglich insoweit berücksichtigt, als er den Zeitpunkt bestimmt, zu dem die verschiedenen Sicherheitseinrichtungen wirksam gemacht werden.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zur bedarfsgerechten Steuerung von Insassen-Sicherheitseinrichtungen zu schaffen, mit dem die Wirksamkeit der Sicherheitseinrichtungen optimiert wird.

Die Erfindung löst diese Aufgabe durch die Merkmale des Patentanspruchs 1.

Es wird der Beschleunigungsverlauf während des Unfalls dazu verwendet, den weiteren Ablauf des Unfalls vorherzusagen. Eine Information über das voraussichtliche Unfallgeschehen, die z. B. zu Beginn des Unfalls vorliegt, wird nicht dazu verwendet, ein definiertes Programm für das Auslösen der Sicherheitseinrichtungen starr ablaufen zu lassen. Sie dient allenfalls dazu, eine erste Auswahl über das zunächst maßgebliche Programm zu treffen. Es wird dann während jeder Phase des Unfalls überprüft, ob die zunächst festgelegte bzw. momentan jeweils gültige Unfallverlaufs-"kurve" tatsächlich gültig ist, d. h. den tatsächlichen Verlauf wieder-

gibt. Ist dies nicht der Fall, erfolgt ein Wechsel zu der "richtigen" Verlaufskurve.

Grundlage für die Auswahl bzw. den Wechsel des für das Auslösen der Sicherheitseinrichtungen maßgeblichen Verlaufskurve ist das Beschleunigungsverhalten (=muster), aufgrund dessen es möglich wird, auch die Bewegung des Fahrgastes relativ zum Fahrzeuginnenraum vorherzusagen. Durch den Vergleich von Ist- und Soll-Beschleunigungsverlauf wird erkennbar, ob die gewählte Auslösestrategie tatsächlich dem Unfallgeschehen angepaßt ist oder aber ob es erforderlich ist, die zunächst gewählte Auslösestrategie zugunsten einer den Insassen besser schützenden Auslösestrategie aufzugeben.

Das zu erwartende Beschleunigungsverhalten des Fahrzeugs kann wie bei einer an sich bekannten, außerhalb des Fahrzeugs durchgeführten Crash-Simulation durch eine entsprechende On-line-Berechnung gewonnen werden. Der Rechenaufwand läßt sich wesentlich verringern, wenn das zu erwartende Beschleunigungsverhalten des Fahrzeugs aus gespeicherten Beschleunigungsverläufen ausgewählt wird.

Die Auswahl kann, wie auch die Durchführung der On-line-Berechnung unter Einbeziehung einer an sich bekannten Pre-Crash-Sensorik erfolgen.

Wie an sich aus der DE 195 20 721 A bekannt, werden im Rahmen der Erfindung auch Informationen über den Fahrgast und das Fahrzeug verwendet. Diese können, wie bei dieser Druckschrift, vor Beginn der Fahrt abgespeichert werden. Es ist aber auch möglich, sie zu einem früheren Zeitpunkt, z. B. während einer früheren Fahrt abzuspeichern und sie dann während der jetzigen Fahrt aus dem Speicher abzurufen. Dies kann durch eine manuelle Eingabe oder eine entsprechende Kennung, beispielsweise mit Hilfe einer Chipcard geschehen.

Es ist aber auch möglich, für diesen Abruf der gespeicherten Daten oder aber sogar für die Gewinnung der aktuellen Daten Verhaltensparameter des Fahrgastes zu verwenden, die mit einer entsprechenden Sensorik automatisch und ohne jedes bewußtes Zutun des Fahrgastes geliefert werden. So kann aus dem Verhalten des Fahrgastes vor und während der Inbetriebnahme bzw. des Fahrbetriebs und seiner Reaktion auf verschiedene Fahrsituationen ein Persönlichkeitsprofil des Fahrgastes gewonnen werden und mit einem abgespeicherten Persönlichkeitsprofil des Fahrgastes selbst oder von Normpersonen in Übereinstimmung gebracht werden. Für dieses Profil liegen die im Rahmen der Erfindung relevanten Parameter vor.

In der Regel wird die Unfallschwere mit Hilfe der Precrash-Sensorik insbesondere hinsichtlich der Geschwindigkeit und des Aufprallorts eines anderen Verkehrsteilnehmers oder eines feststehenden Hindernisses bestimmt. Eine Information über die "Nachgiebigkeit" des Unfallgegners läßt sich daraus jedoch nicht ableiten. Diese Information ergibt sich erst aufgrund des tatsächlichen Unfallgeschehens und kann dann dazu verwendet werden, die Auslösestrategie unter Berücksichtigung der damit indirekt bestimmten tatsächlichen Unfallschwere an das jeweilige Unfallgeschehen anzupassen. Damit läßt sich der Soll-Bewegungsablauf präzise bestimmen und die Auslösestrategie während eines Unfalls weiter optimieren.

Anhand eines in der Zeichnung dargestellten Diagramms ist die Erfindung weiter erläutert. Es zeigt

Fig. 1 das erfindungsgemäße Vorgehen zur Auswahl eines ersten Beschleunigungsverlaufs

Fig. 2 das erfindungsgemäße Vorgehen zur Anpassung des für die Steuerung der Insassen-Sicherheitseinrichtungen maßgeblichen zu erwartenden Beschleunigungs-Verlaufs an den tatsächlichen Verlauf

Fig. 3 ein Diagramm zur Erläuterung dieser Anpassungs-



maßnahmen und

Fig. 4 die aus dem Beschleunigungsverhalten sich ergebenden Sicherheits-Maßnahmen

Fig. 1 zeigt das erfindungsgemäße Verfahren zur Gewinnung eines ersten, das voraussichtliche Beschleunigungsverhalten der Fahrzeug-Insassen beschreibenden Beschleunigungsverläufe. Aus Daten, die von einer nicht dargestellten, z. B. auf optischer oder Radar-Basis arbeitenden Precrash-Sensorik geliefert werden (vgl. z. B. die ältere deutsche Patentanmeldung 196 20 886) und Daten über das eigene Fahrzeug soll in erster Näherung der zu erwartende Beschleunigungsverlauf jedes Insassen während des Unfalls gewonnen werden. Dies geschieht unmittelbar vor Beginn des Unfalls.

Bei den Daten der Precrash-Sensorik handelt es sich um Informationen über den Unfallgegner und seine und seine geometrisch/physikalischen Parameter in bezug auf das eigene Fahrzeug. Diese Parameter sind beispielhaft in dem mit 1 bezeichneten Feld aufgeführt. Die Daten für Aufprallgeschwindigkeit, -stelle und -winkel des Aufprallobjekts werden dabei ebenso berücksichtigt wie die Abmessungen des Aufprallobjekts und dessen Gewicht. Letzteres ergibt sich als Schätzgröße aus den Abmessungen des Objekts.

Damit in Bezug gesetzt werden Daten des eigenen Fahrzeugs, von denen die wichtigsten, nämlich die Steifigkeitsverläufe in einem mit 2 bezeichneten Feld beispielhaft genannt sind. Aus einer nicht gezeigten Datenbank wird dann der voraussichtliche Beschleunigungsverlauf aus einem Bündel dort hinterlegter Beschleunigungsverläufe ausgewählt. Alternativ kann er auch On-board berechnet werden. Der so erhaltene Beschleunigungsverlauf a entspricht umso besser dem tatsächlichen Verlauf, je detaillierter und vollständiger die für die Auswahl bzw. Berechnung zugrundegelegten Daten sind.

Fig. 2 zeigt den weiteren Ablauf des Verfahrens. Der vorab, d. h. vor Unfallbeginn gewonnene Beschleunigungsverlauf wird mit dem mittels einer geeigneten Sensorik On-board gemessenen Beschleunigungsverlauf (4) verglichen. Weicht der erwartete Beschleunigungsverlauf vom tatsächlichen ab, wird der zunächst angenommene theoretische Beschleunigungsverlauf (Fig. 1) zugunsten eines anderen, den tatsächlichen Beschleunigungsverlauf besser beschreibenden Beschleunigungsverlauf aufgegeben.

Unter der Annahme, daß hierfür gespeicherte (theoretische) Beschleunigungsverläufe berücksichtigt werden, kann die Auswahl in Umfang und damit Rechenzeit verringert werden, wenn bereits vor Unfallbeginn aufgrund der zur Verfügung stehenden Daten eine Vorauswahl getroffen wird. Aus der Menge aller gespeicherten möglichen Beschleunigungsverläufe (5) wird die Menge aller relevanten Beschleunigungsverläufe (6) ausgewählt. Als Auswahlkriterien können wie bei der Erstausswahl (Fig. 1) die Precrash-Daten und kinematischen Größen (1 und 2, Fig. 1) sowie zusätzliche Informationen verwendet werden, die während des Unfalls erfaßt werden. Aus der Menge 6 wird ein möglichst optimal der Wirklichkeit entsprechender Verlauf ausgewählt bzw. die vorgenommene Auswahl ständig optimiert. Der erwartete Verlauf läßt dann eine genaue Vorhersage des tatsächlichen Beschleunigungsverlaufs zu.

Die Arbeitsweise des erfindungsgemäßen Verfahrens ist anhand von Fig. 3 und einem einfachen Beispiel erläutert. Der tatsächliche (=gemessene) und der oben beschriebene erwartete Verlauf der Fahrzeugbeschleunigung a während eines Unfalls und der Zeit von t_0 bis t_E ist für eine Dimension und zu drei unterschiedlichen Zeitpunkten gezeigt und gegenübergestellt.

Zu Beginn des Unfalls (t_0) ist die gemessene tatsächliche Beschleunigung a gleich 0 (Diagramm A). Aufgrund der

aufgenommenen Sensorsignale wird die in A' dargestellte Beschleunigungskurve erwartet. Der Auslösezeitpunkt t_z für einen Airbag liegt wie angegeben. Bis zu einem weiteren, beispielhaft angenommenen Zeitpunkt t_1 verläuft die Beschleunigung wie in B angegeben. Aufgrund dieses Verlaufs wird der erwartete Beschleunigungsverlauf korrigiert und in Übereinstimmung mit dem tatsächlichen Verlauf gebracht. Der nunmehr erwartete weitere Verlauf ist in B' dargestellt. Der Auslösezeitpunkt t_z liegt nunmehr später.

Der tatsächliche weitere Verlauf gestaltet sich tatsächlich wiederum anders als erwartet. Bis zu einem Zeitpunkt T_2 verläuft die Beschleunigung wie in C gezeigt. t_z ist der Zeitpunkt, zu dem ein bei konventionellen Steuerungen maßgeblicher Beschleunigungswert erreicht wird. Daraus ergibt sich ein erneut korrigierter weiterer Verlauf, wie in C' gezeigt. Daraus leitet sich ein Auslösezeitpunkt t_z für Insassen-Sicherheitseinrichtungen ab, der nochmals später liegt.

Das gezeigte Beispiel besitzt hinsichtlich der Verschiebung des Auslösezeitpunkts t_z keine allgemeine Gültigkeit. Es ist sogar möglich, die Sicherheitseinrichtungen noch vor Erreichen eines definierten Beschleunigungswerts auszulösen.

Aus dem erwarteten, optimal an den tatsächlichen Verlauf angepaßten, i.d.R. mehrdimensionalen Beschleunigungsverlauf des Fahrzeugs ergeben sich für die einzelnen Sicherheitseinrichtungen individuelle Strategien=Steuerungen während des Unfalls. Diese beziehen sich z. B. auf den Auslösezeitpunkt, die Auslösecharakteristik, das Zeitverhalten usw. (Fig. 4). Letzteres bedeutet im Falle eines Airbags beispielsweise die Ansteuerung der Abströmöffnungen.

Für diese Strategie maßgeblich sind zusätzlich zu dem erwarteten Beschleunigungsverlauf auch der Bewegungszustand v des Fahrzeugs hinsichtlich Geschwindigkeit, Richtung, Gierrate, Gewicht, Lastverteilung, usw. Eine geeignete Sensorik ist in der Regel im Fahrzeug ohnehin vorhanden und dient dazu, Systeme und Komponenten des Fahrzeugs für den normalen Fahrbetrieb zu steuern. Ferner werden Informationen über den jeweiligen Fahrgast berücksichtigt. Diese Informationen wie Größe, Gewicht, Sitzhaltung, Sitzposition, Alter, Geschlecht werden mit einer Sensorik On-board bestimmt oder aus einem Speicher entnommen, in dem diese Daten abgelegt sind.

Aus diesen Daten wird die Relativbewegung s der zu schützenden Körperteile der Fahrgäste berechnet und die Strategie für die Steuerung der Insassen-Sicherheitseinrichtungen so gewählt, daß diese eine optimale Schutzfunktion entfalten.

Patentansprüche

1. Verfahren zur bedarfsgerechten Steuerung von Insassen-Sicherheitseinrichtungen unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bewegung des Fahrgastes relativ zum Fahrzeug, **dadurch gekennzeichnet**, daß die zu erwartende Bewegung des Fahrgastes aufgrund des zu erwartenden Beschleunigungsverhaltens des Fahrzeugs während des Unfalls und aufgrund der aktuellen fahrgastindividuellen Parameter bestimmt wird, und daß das zu erwartende Beschleunigungsverhalten des Fahrzeugs auf der Basis des bis zum jeweiligen Zeitpunkt erfolgten Beschleunigungsverhaltens extrapoliert wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das zu erwartende Beschleunigungsverhalten des Fahrzeugs aus gespeicherten Beschleunigungsverläufen ausgewählt wird.
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Auswahl des Beschleunigungsverlaufs mit



Hilfe einer Precrash-Sensorik erfolgt.

4. Verfahren nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Wechsel von einem ursprünglich ausgewählten Beschleunigungsverlauf auf einen anderen mit Hilfe von Daten erfolgt, die von einer internen Beschleunigungssensorik geliefert werden. 5

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Auswahl und/oder der Wechsel des Beschleunigungsverlaufs mit Hilfe von Daten über den Unfallgegner erfolgt. 10

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Parameter des Fahrgasts aktuell bestimmt werden.

7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Parameter des Fahrgasts aus einem Speicher entnommen werden. 15

Hierzu 4 Seite(n) Zeichnungen

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65



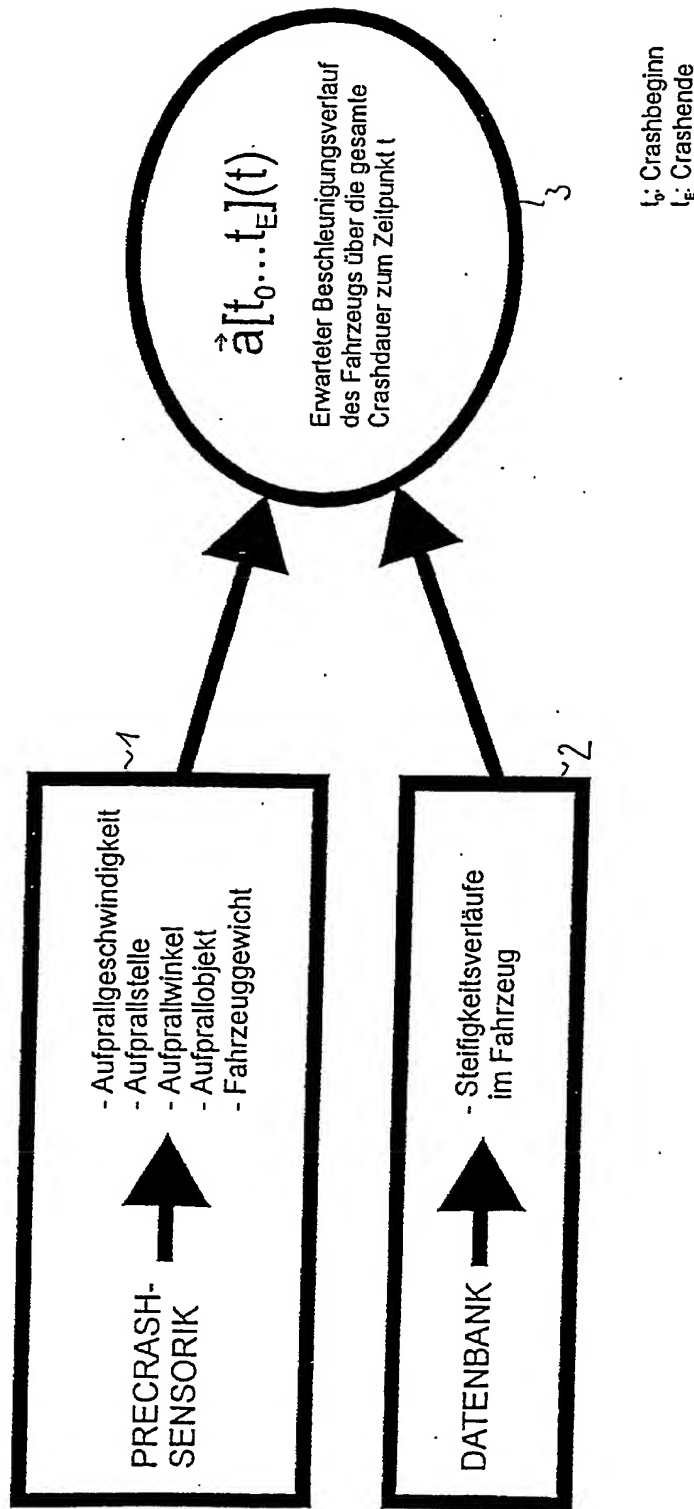


Fig. 1

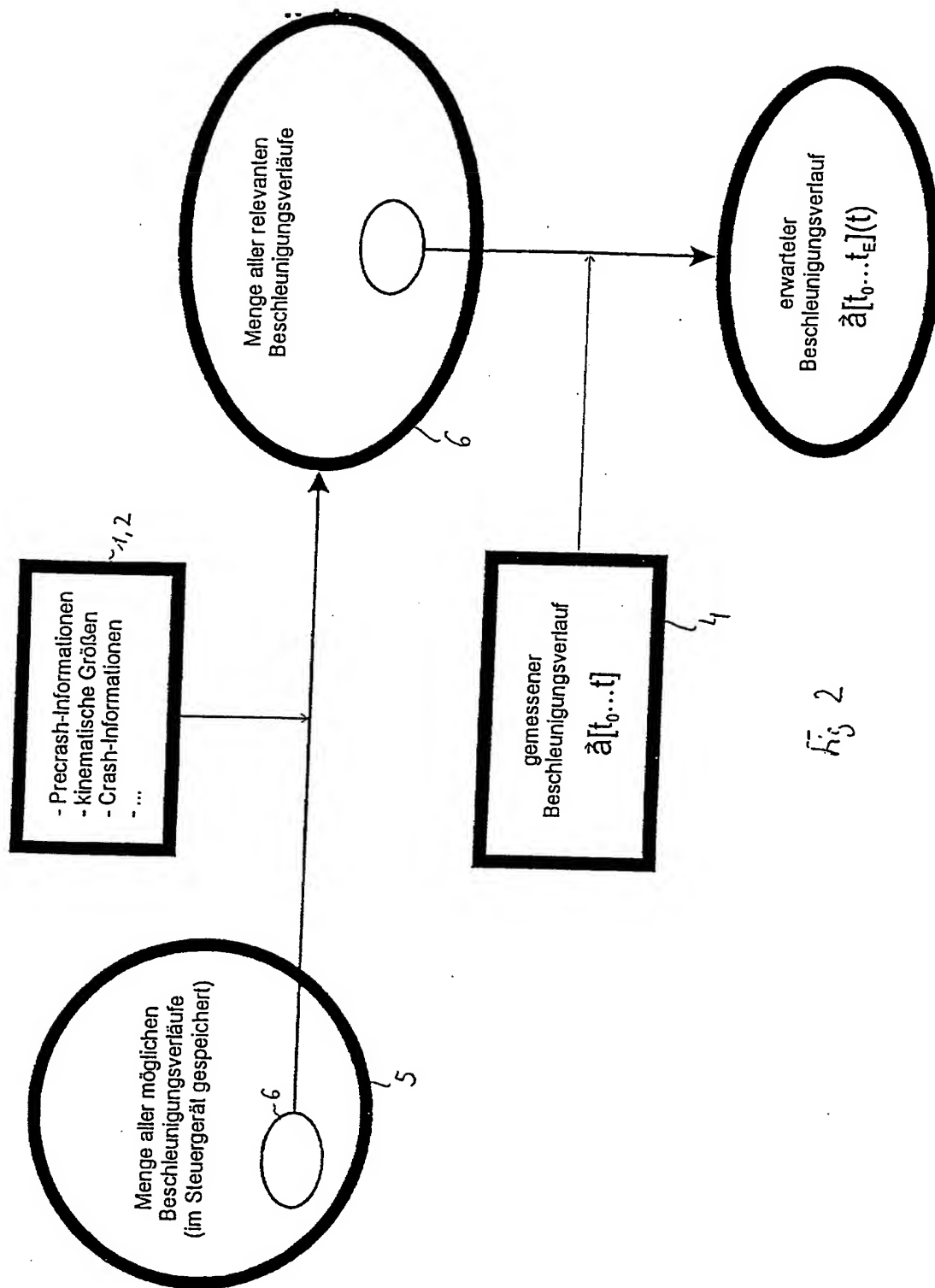
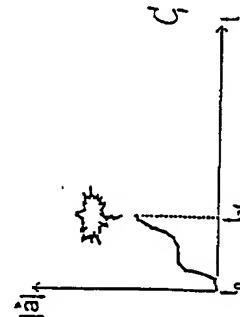
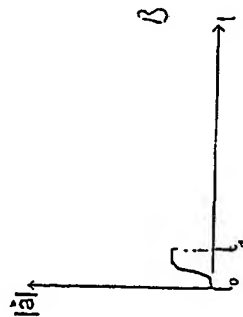
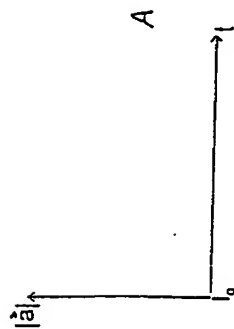


Fig. 2

GEMESSEN



Der erwartete
Verlauf wird
kontinuierlich
korrigiert!

ERWARTET

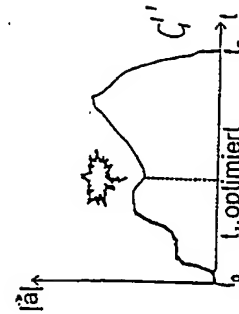
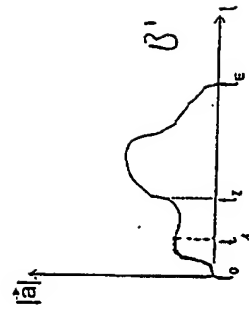
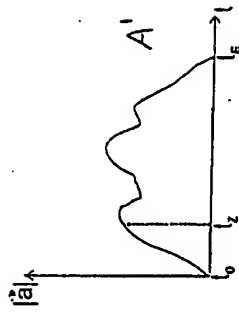


Fig. 3



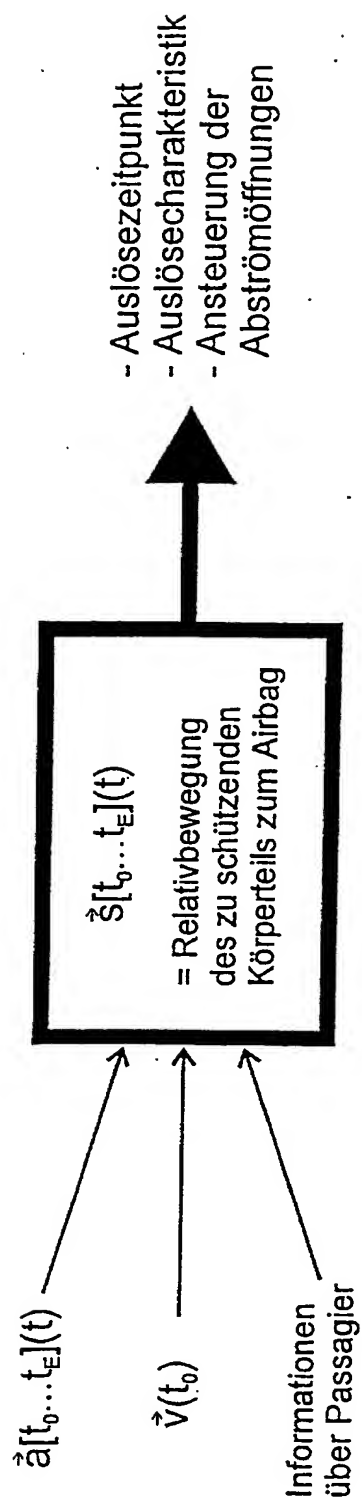


Fig. 4

